

Оппозиция РЖД. Зачем Монголия создает железнодорожную монополию?

Правительство Монголии решило объединить все железнодорожные компании в единое государственное предприятие «Монгольские железные дороги». Исключением стало совместное российско-монгольское АО «Улан-Баторская железная дорога». Бабр разобрался в причинах создания монгольской госмонополии.

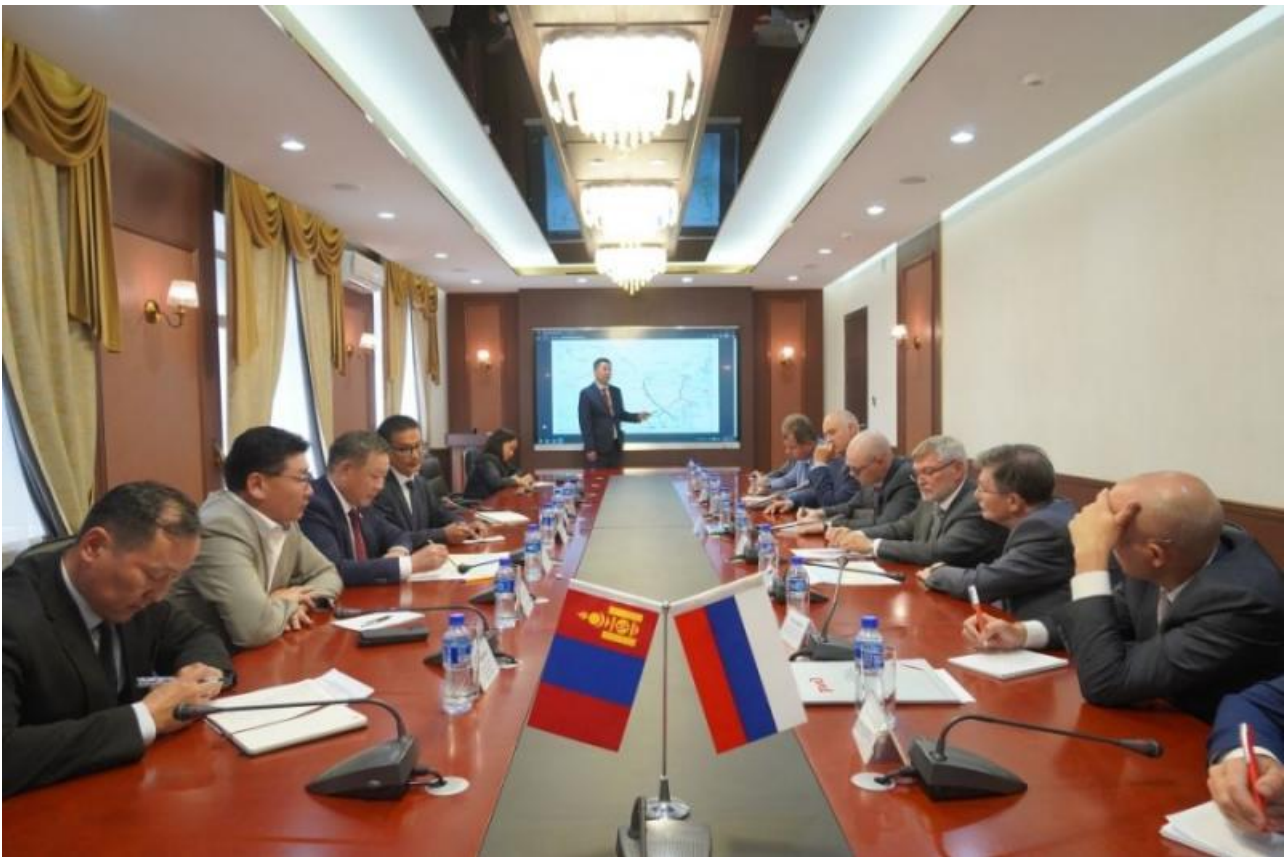
Руководитель секретариата правительства Д. Амарбаясгалан 7 декабря сообщил, что из-за большого количества железнодорожных компаний отрасли не хватает самодостаточности и конкурентоспособности. Поэтому Монголия решила слить все железнодорожные компании в большую государственную монополию. Однако «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) будет работать самостоятельно, потому что является совместным с РФ проектом.

По



словам Амарбаясгалана, слияние позволит оптимизировать использование железнодорожной инфраструктуры и обеспечит единое управление. Все бразды правления полностью перейдут к относительно недавно созданной госкомпании «Монгольские железные дороги» (МЖД), что позволит реализовать единую железнодорожную политику Монголии.

В настоящее время железнодорожный транспорт Монголии не занимает на рынке перевозок доминирующего положения: 80% всего внутреннего грузооборота выполняется по инфраструктуре УБЖД. В сфере пассажирских перевозок железнодорожный транспорт испытывает значительную конкуренцию со стороны автомобильного, а на дальних направлениях — воздушного транспорта. Общая протяженность железных дорог Монголии составляет около двух тысяч километров, из которых 1,8 тысячи километров находится во владении УБЖД, 35 километров — во владении молодой головной госкомпании «Монгольские железные дороги», 84 километра — во владении частной монгольской компании «Болд темер Ерее гол». В отрасли заняты 15-16 тысяч человек, абсолютное большинство из них — работники УБЖД.



Сейчас российская доля УБЖД (50%) находится в доверительном управлении госкомпании «Российские железные дороги». Монгольская сторона не раз требовала от России пересмотра соотношения долей в свою пользу (51% на 49%), но РЖД не соглашается на невыгодную сделку. УБЖД является важным звеном в сети железных дорог Восточной Азии, которые связывают Россию и страны Европы с КНР и другими странами региона. УБЖД входит в международный транспортный коридор 1-Е.

Общая протяженность строящихся и планируемых к строительству в Монголии железных дорог составит более тысячи километров, что сравнимо с протяженностью УБЖД. Новые железные дороги станут собственностью Монголии, их административно-хозяйственные расходы и тарифы будут совсем другими, поэтому появится необходимость сотрудничества двух транспортных компаний. И монгольские власти посчитали, что с госмонополией (РЖД) должна сотрудничать именно госмонополия (МЖД).

Так что стремление монгольского государства к большей самостоятельности и конкурентоспособности в сфере железных дорог вполне обосновано. Плох тот солдат, который не хочет стать генералом, как говорится. Создание монополии, в руках которой окажутся все железнодорожные маршруты страны и, возможно, локомотивная тяга, в дальнейшем позволит усилить договорные позиции правительства Монголии в спорах об увеличении своей доли в УБЖД.

Подобные истории с выдавливанием русского бизнеса из Монголии происходили ранее. Ростех в 2016 году вынужденно продал акции горнорудных компаний «Эрдэнэт» и «Монголросцветмет». Эти совместные предприятия, как и УБЖД, функционировали еще со времен СССР. Но монгольские власти несколько лет претендовали на полное владение предприятиями. Подробнее с этим можно ознакомиться [здесь](#).

Отчасти вынужденная мера правительства Монголии несет в себе очевидную опасность. У госмонополии, в полной мере ощутившей свою рыночную власть, могут проснуться непомерные «аппетиты». Тогда вокруг нее неизбежно формируется группа таких же жадных контрагентов. Проблема со временем становится системной: без откатов тебе самому не дадут нелегально заработать — сообщат в необходимые органы. В результате провести честные торги никак не выйдет.

A



коррупция, как уже показали граждане Монголии, может привести к очень неприятным последствиям для власти.

Бабр продолжит внимательно следить за развитием событий.

Автор: Виктор Кулагин © Babr24.com ПОЛИТИКА, ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС, ТРАНСПОРТ, МОНГОЛИЯ, РОССИЯ
👁 35833 09.12.2022, 20:27 📌 798

URL: <https://babr24.com/?IDE=238562> Bytes: 4586 / 4154 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра в Монголии:
bur.babr@gmail.com

Автор текста: **Виктор
Кулагин.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)